



FACULDADE DE CIÊNCIAS BIOMÉDICAS DE CACOAL

CURSO DE PSICOLOGIA

MARIA GABRIELLA ARPINI DE LIMA

PÂMELA CECÍLIA DA SILVA

**ESTRESSE E TRÂNSITO: MENSURAÇÃO DO ÍNDICE DE ESTRESSE
EM CODUTORES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES NA CIDADE DE
CACOAL - RO**

Cacoal

2019



MARIA GABRIELLA ARPINI DE LIMA

PÂMELA CECÍLIA DA SILVA

**ESTRESSE E TRÂNSITO: MENSURAÇÃO DO ÍNDICE DE ESTRESSE
EM CONDUTORES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES NA CIDADE DE
CACOAL – RO**

Trabalho de conclusão de curso apresentado à Faculdade de Ciências Biomédicas de Cacoal – FACIMED, como exigência para obtenção de título de Psicólogo (a) na área de Psicologia, sob orientação do (a) professor (a) Mestre Márcia Francisca da Costa do Nascimento.

Cacoal

2019



Dedicamos esse trabalho primeiramente a Deus e a nossa família que nos apoiaram em todos momentos.



Agradecimentos Maria Gabriella A. de Lima:

Gostaria de agradecer primeiramente a Deus, que foi minha força nos momentos de angústia e desespero. Aos meus pais Margarete Francisca Arpini, Aparício Ferreira de Lima e a minha irmã, por terem sempre me incentivado e acreditado em meu potencial. Cada palavra de apoio e carinho contribuíram imensamente para a conclusão deste trabalho.

Agradecimentos Pâmela C. da Silva:

Gostaria de agradecer aos meus pais Arthur Ozório da Silva e Regina Célia Serafim da Silva, por me apoiarem nas minhas escolhas. Meu filho Nícolas Cordeiro, que é a base da minha vida.

Enfim, agradecemos a todos professores e ao corpo docente da Facimed, que acompanharam a nossa jornada acadêmica de perto e nos deram um rico apoio. A nossa coordenadora Leila Gracieli da Silva e orientadora Márcia Francisca da Costa do Nascimento, obrigada pela incansável dedicação e confiança.

Agradecemos também às pessoas que responderam essa pesquisa, a colaboração de cada um foi imprescindível.



“O ser humano possui um importante valor... Por mais que o rotulem e o avaliem, ele continua sendo, acima de tudo, uma pessoa.” Carl Rogers.



**ESTRESSE E TRÂNSITO: MENSURAÇÃO DO ÍNDICE DE ESTRESSE EM CONDUTORES
DE VEÍCULOS AUTOMOTORES NA CIDADE DE CACOAL – RO.**

Maria Gabriella Arpini de Lima¹

Pâmela Cecília da Silva²

Márcia Francisca da Costa do Nascimento³

¹ Graduando em Psicologia – Facimed/Cacoal – RO

² Graduada em Administração – Unesc/Cacoal - RO, e graduando em Psicologia – Facimed/Cacoal -RO

³ Mestre em Psicologia pela Universidade Federal de Rondônia na linha Saúde e Processos Psicossociais

RESUMO

LIMA, Maria Gabriella Arpini de; SILVA, Pâmela Cecília da. Estresse e Trânsito: Mensuração do Índice de Estresse em Condutores de Veículos Automotores na Cidade de Cacoal-RO.

Atualmente os acidentes de trânsito matam mais de 1,35 milhões de pessoas por ano no mundo, gerando danos psicológicos, sociais e econômicos. Ao analisar os fatores que concorrem para acidentes de trânsito, verificou-se que eles são multifatoriais, e que todos dependem direta e indiretamente do fator humano, sendo assim, acredita-se que o estresse no contexto do trânsito pode ser um motivador ou causador de acidentes de trânsito. O presente artigo propôs verificar e mensurar o nível de estresse em motoristas na cidade de Cacoal – RO, para isso participaram do estudo 82 pessoas, sendo que 45 pessoas do sexo masculino e 37 do sexo feminino, com idade entre 19 a 52 anos, sendo que, 25 pessoas relataram ter sofrido acidente de trânsito e 57 pessoas nunca se envolveram em acidentes de trânsito e, 36 pessoas já receberam alguma multa de trânsito e 46 nunca receberam nenhum tipo de infração. Para a coleta de dados foi utilizado a *Perceived Stress Scale* (PSS14 - Escala de Estresse Percebido) e um questionário sócio-demográfico. Com um resultado de 48% de pessoas com o nível de estresse baixo a normal e 52% de pessoas com o nível de estresse moderado a muito alto. Em síntese, os achados estudos apontam que o nível de estresse percebido na população investigada não foi atribuído ao trânsito, indicando que a população de Cacoal tem um nível considerado de estresse, mas que não pode ser atribuído somente ao trânsito.

Palavras-Chave: estresse, trânsito, veículos automotores.

ABSCTRACT

LIMA, Maria Gabriella Arpini de; SILVA, Pâmela Cecília da. Stress and Traffic: Measurement of the Stress Index on Motor Vehicle Drivers in the City of Cacoal-RO.

Traffic accidents currently kill over 1.35 million people a year worldwide, causing psychological, social and economic damage. By analyzing the factors that contribute to traffic accidents, it was found that they are multifactorial, and that they all depend directly and indirectly on the human factor, so it is believed that stress in the context of traffic can be a motivator or causative. of traffic accidents. In this sense the present article proposed to verify and measure the level of stress in drivers in the city of Cacoal - RO. For this, 82 people participated in the study, being 45 males and 37 females, aged 19 to 52 years. of which 25 people reported having suffered a traffic accident and 57 people have never been involved in traffic accidents and 36 people have already received a traffic ticket and 46 have never received any type of traffic violation. For data collection, the Perceived Stress Scale (PSS14 - Perceived Stress Scale) and the socio demographic questionnaire were used. In summary, the findings indicate that the perceived stress level in the investigated population was not attributed to traffic, indicating that the Cacoal population has a considered stress level, but cannot be attributed only to traffic.

Keywords: motor vehicles, stress, traffic.



LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Resultado do PSS14 e quantidade total de participantes.....	17
Tabela 2: Resultado do PSS14 e quantidade de pessoas que sofreram acidente de trânsito...	18
Tabela 3: Resultado do PSS14 e quantidade de pessoas que receberam multa de trânsito.....	19
Tabela 4: Resultado do PSS14 e faixa etária dos participantes.....	20
Tabela 5: Resultado do PSS14 e participantes por escolaridade.....	21



LISTA DE ABREVIATURA E SIGLAS

CNH	Carneira Nacional de Habilitação
DETRAN	Departamento Estadual de Trânsito
EPP	Escala de Estresse Percebido
OMS	Organização Mundial da Saúde
PSS14	Perceived Stress Scale



SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	11
METODOLOGIA.....	14
APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS	15
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	21
REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA	22
ANEXOS:	24

INTRODUÇÃO

Em decorrência do desenvolvimento tecnológico e industrial inerente ao avanço da sociedade, tem-se presenciado um número cada vez maior de veículos. O crescimento da frota se deve a inúmeros fatores, dentre os quais se destacam o crescimento desordenado das cidades, devido a instalação de empreendimentos que possam funcionar como polos geradores de tráfego sem a infraestrutura correspondente, tal qual previsto na alínea *d*, inciso VI da Lei 10.257/01, conhecida como Estatuto da Cidade, assim como a ausência de transporte coletivo suficiente e adequado principalmente nas grandes cidades.

Em razão do aumento da frota de veículos e considerando que o risco que lhe são inerentes, o aumento indiscriminado do número destes sem a adequada infraestrutura física e sem uma preparação adequada dos motoristas torna-se fator preocupante para a sociedade. Corroborando o afirmado os dados da Organização Mundial da Saúde (OMS, 2019) de que acidentes de trânsito ocasionam a morte de 1,25 milhões de pessoas por ano em todo o mundo. Ainda segundo os dados da OMS, os acidentes rodoviários são a maior causa de morte de pessoas entre dez a vinte e nove anos.

Noticia-se que a maior parte dos acidentes de trânsito estão relacionados ao fator humano, o que acaba ocasionando um elevado custo para os entes públicos no tratamento da saúde, pois o número de pessoas envolvidas em acidentes acaba por gerar uma demanda por serviços médicos para o tratamento dos acidentados e fisioterapêuticos para a sua reabilitação.

Considerando as constantes afirmações de que a maioria dos acidentes de trânsito são ocasionados por fatores humanos, o presente trabalho socorre-se do auxílio da Psicologia com a finalidade de aferir se há e em quais limites o fator humano e em especial o estresse está

relacionado aos acidentes ocorridos na cidade de Cacoal-RO. Passa-se então para a análise de conceitos indispensáveis para uma adequada compreensão do presente trabalho.

O trânsito, segundo Rozestratem, (1998), é um meio onde há interação social com normas onde pessoas se deslocam por vários meios, sendo necessário que todos apresentem comportamentos que contribuam para um bom desempenho. Muito embora no conceito apresentado por Rozestratem fique evidenciado que todos deveriam contribuir para um bom desempenho no trânsito, isto é, que todos seguissem as normas de trânsito, constata-se que fatores podem influir nos motoristas ocasionando que nem sempre se comportem conforme o esperado.

Em virtude de o trânsito ser um grande fator etiológico para a ocorrência do estresse, condutores de veículos automotores são objeto de estudo para que se obtenham um conhecimento mais aprofundado, para que se possa pesquisar a relação entre estresse e trânsito. Neste sentido, Silva e colaboradores (2013) afirma que os principais pontos abordados nos estudos desse tipo, evidenciam que o grau de estresse é provocado por diversos fatores, tais quais: ruído, temperatura, conflitos com os passageiros, responsabilidade no trabalho, carga de trabalho, trânsito, risco de acidente e assalto.

Quanto ao conceito de estresse, tem-se que este é uma reação do organismo que ocorre quando o indivíduo vivencia uma situação ou mais que exigem um grande esforço emocional, ocasionando reações que podem afetar esse ser. Segundo Cristo (2012), o estresse se expressa em nosso corpo por meio de um conjunto de sinais e sintomas que podem ser físicos ou psicológicos, que podem manifestar-se nos comportamentos agressivos e inadequados. Os telejornais têm mostrado, por repetidas vezes, reações agressivas das pessoas no trânsito, visando a causar danos físicos ou psicológicos de maneira intencional.

Hoffmann e colaboradores (2003), relacionando trânsito e o estresse chega a uma importante análise: o condutor que dirige em cidades grandes apresenta mais frustrações que os de localidades pequenas, uma vez que está mais cercado de situações estressantes. Sendo essas frustrações decorrentes de múltiplos fatores, tais quais: semáforos, prioridade de passagem, extrema atenção a sinalização, prudência. O que tende a ocasionar uma maior fadiga, mau humor e por vezes até agressividade.

Um estudo realizado por Souza e colaboradores (2016), viu a necessidade de investigar e encontrar meios de prevenir riscos ao trabalhador, devido ao grande aumento da frota de automóveis nas vias urbanas de João Pessoa e Campina Grande, no estado da Paraíba. A análise foi realizada com 144 (cento e quarenta e quatro) motoristas, com um questionário composto com perguntas objetivas e subjetivas sobre situações vivenciadas no cotidiano. Teve como objetivo analisar o estresse por meio da observação junto com os motoristas de ônibus das cidades acima mencionadas. Da pesquisa realizada, constatou-se que o trabalho muitas vezes pode ocasionar um elevado nível de estresse e gerar consequências tais como as chamadas doenças ocupacionais ou acarretar dificuldades em se relacionar com outras pessoas. Os resultados obtidos foram evidentes de que as atividades dos motoristas são desgastantes, causadores de fadigas, estando relacionadas tanto com fatores internos ao trabalho quanto a elementos externos.

Um trabalho realizado por Silva e colaboradores (2013), na cidade de Curitiba, no estado do Paraná, foi utilizado amostra de 46 motoristas de ônibus do sexo masculino. A coleta de dados foi efetuada com a chegada dos motoristas a empresa, onde foi utilizado um esfigmomanômetro com estetoscópio para mensurar a pressão arterial, e para realizar a verificação do estresse percebido foi utilizado a Escala de Estresse Percebido-10. Os dois instrumentos foram utilizados para associação entre pressão arterial e o estresse percebido pelos motoristas, com um resultado de 18 (dezoito) motoristas estão hipertensos e 100 % (cem por cento) se perceberam estressados. Conclui-se, assim, que deveria ser averiguado qual fator estaria relacionado a hipertensão, para que se pudesse ter um controle maior sobre eles. Além disso, é possível que as percepções do estresse dos motoristas não sejam condizentes ao quão estressado eles estavam devido a porcentagem, devido a todos se considerarem estressados.

O estado de Rondônia possui uma população de pouco mais 1,5 milhões de pessoas e segundo o Anuário Estatístico de Acidentes de Trânsito de Rondônia, elaborado pelo Departamento de Trânsito do Estado de Rondônia (DETRAN-RO), no ano de 2018 havia uma frota de veículos de 970.499 (novecentos e setenta mil e quatrocentos e noventa e nove veículos) sendo que houve 16.417 (dezesesseis mil e quatrocentos e dezessete) acidentes de trânsito com vítimas fatais. Desse montante, 14.176 (quatorze mil, cento e setenta e seis) acidentes de trânsito com vítimas não fatais e 394 (trezentos e noventa e quatro) acidentes com vítimas fatais. Especificamente no município de Cacoal – RO, que possui uma população de 84.813 (oitenta e quatro mil e oitocentos e treze), com uma frota de veículos de 65.853 (sessenta

e cinco mil, oitocentos e cinquenta e três), fora verificado o expressivo número de 14.435 (quatorze mil, quatrocentos e trinta e cinco) autuações, sendo que ocorreram 751 (setecentos e cinquenta e um) acidentes de trânsito com vítimas, 983 (novecentos e oitenta e três) acidentes de trânsito com vítimas não fatais e 21 (vinte e um) acidentes com vítimas fatais.

Considerando o número de acidentes ocorridos no município de Cacoal – RO, o presente trabalho visou mensurar o índice de estresse em condutores de veículos automotores no âmbito desta municipalidade. Por meio da utilização da Escala de Estresse Percebido – PSS14, juntamente com a elaboração de uma pesquisa de levantamento de dados, buscou-se mensurar o nível de estresse a que estão submetidos os condutores de veículos desta cidade e se há correlação entre o estresse percebido e o número de acidentes ocorridos.

METODOLOGIA

O presente estudo trata-se de uma pesquisa quantitativa de levantamento de dados que, de acordo com Fonseca (2002), se centra na objetividade, considerando que a realidade só pode ser compreendida com base na análise dos dados brutos recolhidos com o auxílio de instrumentos padronizados e neutros. Contou com uma amostra de 100 condutores de ambos os sexos que atendiam aos critérios de inclusão: possuir Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Trata-se de amostra não-probabilística por conveniência, na qual se seleciona os elementos a que tem acesso, admitindo que esses possam, de alguma forma, representar o universo (PRODANOV; FREITAS, 2013).

No tocante aos critérios de exclusão, não puderam participar do presente estudo os condutores com Carteira Nacional de Habilitação (CNH) suspensa e condutores Portadores de Permissão para Dirigir (PPD).

Foram utilizados como instrumento um questionário sociodemográfico elaborado pelas autoras para caracterizar os participantes e com questões sobre histórico de acidentalidade e infrações de trânsito e a *Perceived Stress Scale 14* (PSS-14) traduzida para o português como Escala de Estresse Percebido (EPP). A coleta de dados foi nos comércios da cidade, onde participaram os funcionários dessas empresas.

A PSS-14 criada por COHEN et. al. (1983), traduzida e validada para o Brasil por Luft, et al. (2007) possui 14 (quatorze) questões com opções de resposta que variam zero a quatro. As respostas são dadas uma escala ordinal de cinco posições, acerca da frequência com que aqueles sentimentos ou pensamentos ocorreram, variando entre “nunca” e “muitas vezes” (que recebem uma classificação entre 0 e 4). Metade dos itens são formulados pela positiva, que os autores designam como itens positivos, (itens 4, 5, 6, 7, 9, 10, e 12) (ANEXO 1) e metade pela negativa (itens negativos), pelo que, para chegar à nota total se deverão somar os valores dos itens revertendo estes itens formulados pela positiva de modo que a uma nota mais elevada corresponda maior estresse. O total da escala é a soma das pontuações destas 14 questões e os escores podem variar de 0 a 56.

Os dados, após tabulados, foram analisados por meio de uma estatística inferencial. Segundo Ferreira (2005), tal estatística se preocupa com o raciocínio necessário para, a partir dos dados, se obter conclusões gerais, tendo como objetivo uma afirmação acerca de uma população com base em uma amostra.

APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Ao todo participaram 100 (cem) pessoas de ambos os sexos, sendo que apenas 82 (oitenta e dois) testes foram aprovados por estarem dentro dos critérios. Participaram 45 (quarenta e cinco) pessoas do sexo masculino e 37 (trinta e sete) do sexo feminino, com idade entre 19 (dezenove) a 52 (cinquenta e dois) anos. Saliente-se que os critérios de reprovação nestes testes foram: questões em branco e a marcação de mais de uma alternativa por questão, impossibilitando a exata correção do teste.

Na tabela 1 em que se aborda a questão da Escala de Estresse Percebido (EEP-14) com relação à quantidade total de pessoas em relação ao nível de estresse, tem-se que de um total de 82 (oitenta e dois) participantes, 14 (quatorze) pessoas, correspondente a 18% (dezoito) apresentaram um nível baixo de estresse; 25 (vinte e cinco) pessoas, correspondente a 30% (trinta) apresentaram um nível normal; 20 (vinte) pessoas, correspondente 24% (vinte e quatro) apresentaram um nível moderado; 15 (quinze) pessoas, correspondente a 18% (dezoito)

apresentaram um nível alto e oito (oito) pessoas, correspondente a 10% (dez) apresentaram um nível alto de estresse.

Tabela 1. Resultado do PSS14 e quantidade total de participantes

Nível de estresse	Pessoas	Porcentagem
Baixo	14	18
Normal	25	30
Moderado	20	24
Alto	15	18
Muito alto	8	10
Total	82	100%

Fonte: Elaborada pelos autores conforme normas da ABNT, 2019.

Saliente-se que o PSS14 visa mensurar o índice de estresse percebido. O Estresse é uma reação do organismo com componentes físicos, psicológicos, mentais e hormonais, que é gerada pela necessidade de lidar com algo que ameace a estabilidade mental ou física da pessoa. Isso pode ser gerado por vários eventos, sendo de origem externa ou interna (LIPP, 2000). Assim, o estresse se expressa em nosso corpo por meio de um conjunto de sinais e sintomas que podem ser físicos ou psicológicos, que podem manifestar-se nos comportamentos agressivos e inadequados (CRISTO, 2012).

A importância dos dados encontrados por meio da pesquisa demonstra que o quantitativo de pessoas que dirigem com o nível de estresse baixo e normal correspondem a 48 % (quarenta e oito) dos participantes. Por outro lado, em 52 % (cinquenta e dois) dos participantes foi apurado o nível de estresse de moderado (24 %), alto (18 %) e muito alto (10%).

Saliente-se que embora o número de condutores com estresse baixo e normal possa parecer significativo, deve-se ter em conta que o estresse é, conforme salientado, uma reação do organismo frente a diversas situações. Assim, considerando que os participantes eram motoristas residentes no município de Cacoal, o qual possui uma frota de veículos de 65.853 (sessenta e cinco mil, oitocentos e cinquenta e três) em dados do ano de 2018, sendo apurado que ainda no mesmo ano ocorreram 1.755 (mil e setecentos e cinquenta e cinco) acidentes,

equivalente a 4,8 acidentes por dia. Dessa forma e considerando os dados, tem-se que o estresse pode estar relacionado aos acidentes de trânsito, levando-se em conta tratar-se de município pequeno no qual o tráfego de veículos não possui grande intensidade.

Na tabela 2 é possível constatar que dentre os 82 (oitenta e dois) participantes, relataram já ter sofrido algum acidente de trânsito um total de 25 (vinte e cinco) pessoas. Por outro lado, não sofreram nenhum tipo de acidente o total de 57 (cinquenta e sete) pessoas. Das pessoas que já se envolveram em algum acidente de trânsito, 4 (quatro) pessoas, correspondente a 16 % (dezesseis) por cento apresentaram um nível de estresse baixo; 7 (sete) pessoas, correspondente a 28 % (vinte e oito) por cento apresentaram um nível de estresse normal; 6 (seis) pessoas, correspondente a 24 % (vinte e quatro) apresentaram um nível de estresse moderado; 6 (seis) pessoas, correspondente a 24 % (vinte e quatro) apresentaram um nível de estresse alto e, 2 (duas) pessoas, correspondente a 8 % (oito) apresentaram um nível de estresse muito alto.

Tabela 2. Resultado do PSS14 e quantidade de pessoas que sofreram acidente de trânsito

Nível de estresse	Pessoas	Porcentagem
Baixo	4	16
Normal	7	28
Moderado	6	24
Alto	6	24
Muito alto	2	8
Total	25	100%

Fonte: Elaborada pelos autores conforme normas da ABNT, 2019.

O tráfego de veículos no Brasil tem crescido de forma rápida, sem organização e planejamento, o que influencia de modo negativo na qualidade de vida urbana. Acidentes, congestionamentos, poluição sonora, entre outros, tem levantado discussões no Conselho Federal de Psicologia para melhorias (OLIVEIRA; SILVA, 2015).

Constatou-se que das 25 (vinte e cinco) pessoas que já se envolveram em acidentes de trânsito, o nível de estresse percebido moderado (24 %), alto (24 %) e muito alto (8 %) é superior aos mesmos níveis de estresse dos motoristas de forma geral, isto é, quando não considerados apenas os que se envolveram em acidentes de trânsito. Por isso, conclui-se que o

nível de estresse de motoristas que se envolveram em acidentes é superior ao nível de estresse percebido do que os motoristas que não foram envolvidos em acidentes.

Na tabela 3 fora apurado o resultado do PSS14 e a quantidade de pessoas que receberam alguma multa de trânsito. Constatou-se que dentre os 82 (oitenta e dois) participantes, 36 (trinta e seis) pessoas foram autuadas por infração de trânsito e 46 (quarenta e seis) não sofreram nenhuma penalidade administrativa. No tocante as pessoas que foram autuadas, 7 (sete) pessoas, correspondente a 19 % (dezenove) apresentaram um nível de estresse baixo; 9 (nove) pessoas, correspondente a 25 % (vinte e cinco) apresentaram um nível de estresse normal; 10 (dez) pessoas, correspondente a 28 % (vinte e oito) apresentaram um nível de estresse moderado; 5 (cinco) pessoas, correspondente a 14 % (quatorze) apresentaram um nível de estresse alto e; 5 (cinco) pessoas, correspondente a 14 (quatorze) apresentaram um nível de estresse muito alto.

Tabela 3. Resultado do PSS14 e quantidade de pessoas que receberam multa de trânsito

Nível de estresse	Pessoas	Porcentagem
Baixo	7	19
Normal	9	25
Moderado	10	28
Alto	5	14
Muito alto	5	14
Total	36	100%

Fonte: Elaborada pelos autores conforme normas da ABNT, 2019.

O comportamento no trânsito pode ser considerado uma manifestação do sistema cultural de um povo. Se existe algo que diferencia os seres humanos das outras espécies é a herança cultural, no sentido de costumes do dia-a-dia, compartilhados e transmitidos de uma geração à outra. O complexo cultural trânsito abriga uma grande quantidade de comportamentos contingentes à situação (ambiente físico e relacional), ao meio de transporte e aos objetivos do deslocamento. Os conflitos resultantes desse complexo cultural geralmente se manifestam como comportamentos inadequados, desagradáveis, destrutivos e estressantes. Os problemas de trânsito são, portanto, em grande parte, de ordem comportamental (HOFFMANN et al, 2003).

Fora constatado que motoristas no qual o nível estresse se encontra na classificação moderado, alto e muito alto possuem mais autuações por multa de trânsito quando comparados com motoristas com nível de estresse baixo e normal. Conforme salientado por Cristo (2012), o estresse é uma reação do organismo que pode afetar o ser, causando alterações emocionais e sintomas físicos ou psicológicos. Dessa forma, o estresse acaba por influir na não observância adequada das normas de trânsito, fato que contribui para um maior número de infrações de trânsito quando os níveis de estresse são de moderado a muito alto.

Na tabela 4, restou apurado o número de pessoas de acordo com a faixa etária, obtendo-se o número de 34 (trinta e quatro) pessoas com faixa etária entre 19 (dezenove) a 29 (vinte e nove) anos, equivalendo a 41 % (quarenta e um) dos participantes e com nível de estresse moderado; 27 (vinte e sete) pessoas com faixa etária entre os 30 (trinta) a 39 (trinta e nove), correspondendo 33 % (trinta e três) dos participantes e com nível de estresse moderado; 13 (treze) pessoas com faixa etária entre os 40 (quarenta) a 49 (quarenta e nove), correspondendo a 16 % (dezesesseis) dos participantes e com nível de estresse normal; 5 (cinco) pessoas com faixa etária acima dos 50 (cinquenta) anos, correspondente a 6 % (seis) por cento dos participantes e com nível de estresse moderado e 3 (três) pessoas, correspondente 4 % (quatro) não informaram a idade e com nível de estresse moderado.

Tabela 4. Resultado do PSS14 e faixa etária dos participantes

Faixa etária	Pessoas	Índice de estresse	Porcentagem
19-29	34	Moderado	41 %
30-39	27	Moderado	33 %
40-49	13	Normal	16 %
50 acima	5	Moderado	6 %
Não informou	3	Moderado	4 %
Total	82		100 %

Fonte: Elaborada pelos autores conforme normas da ABNT, 2019.

Pela pesquisa realizada conforme o gráfico acima, constatou-se a faixa etária entre os motoristas não é um fator determinante quanto ao nível de estresse, considerando que apenas na faixa etária dos 40 aos 49 anos o nível de estresse ficou normal, enquanto nas outras faixas

etárias e até mesmo no grupo dos participantes que não informaram a idade o nível de estresse foi moderado.

Na tabela 5, restou demonstrado o número de participantes de acordo o nível de escolaridade, sendo que 2 (duas) pessoas, correspondente a 2% (dois) possuem o ensino fundamental incompleto e nível de estresse moderado; 2 (duas) pessoas, correspondente a 2% (dois) possuem o ensino médio incompleto e nível de estresse normal; 33 (trinta e três) pessoas, correspondente a 40% (quarenta) possuem o ensino médio completo e nível de estresse moderado; 21(vinte e uma) pessoas, correspondente a 26% (vinte e seis) possuem o ensino superior incompleto e nível de estresse moderado; 21 (vinte e uma) pessoas, correspondente a 26% (vinte e seis) possuem o ensino superior completo e nível de estresse moderado e 3 (três) pessoas, equivalente a 4% (quatro) não informaram a escolaridade e nível de estresse moderado.

Tabela 5. Resultado do PSS14 e participantes por escolaridade

Escolaridade	Pessoas	Índice de estresse	Porcentagem
Fundamental inc.	2	Moderado	2 %
Fundamental com.	0	--	--
Médio incompleto	2	Normal	2 %
Médio completo	33	Moderado	40 %
Superior incompleto	21	Moderado	26 %
Superior Completo	21	Moderado	26 %
Não informou	3	Moderado	4 %
Total	82		100 %

Fonte: Elaborada pelos autores conforme normas da ABNT, 2019.

É possível observar que o nível de escolaridade não foi, em regra, critério determinante para a variação do nível do estresse entre os motoristas, tendo em vista que salvo no tocante aos que possuem nível médio incompleto, predominou o estresse no nível moderado.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em síntese, os achados estudos apontam que o nível de estresse percebido na população investigada não foi atribuído ao trânsito, indicando que a população de Cacoal tem um nível considerado de estresse, mas que não pode ser atribuído somente ao trânsito. Por ser um fenômeno multifatorial, a psicologia desponta como uma ciência capaz de fomentar medidas defensivas e interventivas para seu manejo. A nossa hipótese inicial foi refutada, uma vez que se observou que a população tem um nível considerável de estresse, mas que na percepção da nossa amostra, o estresse é devido a outros fatores e não necessariamente ao trânsito em si.

Destarte, salienta-se a necessidade de ações preventivas voltadas para qualidade de vida, psicoeducação no trânsito e manejo de estresse em geral, bem como intervenções profissionais para quadros já instalados. A psicologia atua tanto em atividades profiláticas como pode e deve ofertar tratamentos para controle do estresse, ansiedade, atenção e demais fatores que podem influenciar os motoristas dentro e fora do trânsito.

Conclui-se que os resultados da pesquisa não permitem correlacionar o nível de estresse moderado a escolaridade, a dados sócios demográficos e nem a outros fatores. Então destaca-se, a importância de estudos que investiguem quais são os fatores que tem contribuído para o estresse da população, uma vez que o estresse aparece no trânsito como um subproduto, onde os indivíduos já se encontram estressados, por isso é importante problematizar ações que viabilizem qualidade de vida, um manejo do estresse tanto em termos preventivos, quanto em termos de intervenção.

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

BOSELLI, G.; PEROTTO, S. L. Confederação Nacional de Municípios – CNM. **Mapeamento das mortes no trânsito**. Brasília: CNM, 2013.

CAVALCANTE, F. G. et al. Sequelas invisíveis dos acidentes de trânsito: o transtorno de estresse pós-traumático como problema de saúde pública. *Revista Ciência & Saúde Coletiva*, v.14, n.5, p.1763-1772, 2009.

COHEN, S., KAMARCK, T., & MERMELSTEIN, R. (1983). A global measure of perceived stress. *J Health Soc Behav.*, v.24, n. 4, p. 385-96, Dez. 1983.

CRISTO, Fábio de. **Psicologia e Trânsito: reflexões para pais, educadores e (futuros) condutores**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2012.

DETRAN/RO. Departamento Estadual de Trânsito de Rondônia. Anuário Estatístico de Acidentes de Trânsito de 2018. Disponível em: <https://www.detran.ro.gov.br/2018/09/anuario-de-estatistica-de-transito-de-2017/>. Acesso em: 03/11/2019.

FERREIRA, P. L. **Estatística descritiva e inferencial**. Faculdade de Economia, Universidade de Coimbra. 2005.

FONSECA, J.J.S. 2002. Metodologia de Pesquisa Científica. Apostila Educacional. Curso de Especialização em Comunidades Virtuais de Aprendizagem. Fortaleza, Universidade Estadual do Ceará, 127 p.

HOFFMANN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. *Comportamento humano no trânsito*. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

LIPP, M.E.N. (2000). Inventário de Sintomas de Stress para Adultos de Lipp. São Paulo: Casa do Psicólogo.

LIPP, M.E.N. (Org.) (2015). Sentimentos que Causam Stress. Campinas: Papyrus. 4ª.ed.

OLIVEIRA, G. M. de, & SILVA, A. N. R. da. (2015). **Desafios e perspectivas para avaliação e melhoria da mobilidade urbana sustentável: um estudo comparativo de municípios brasileiros**. *Transportes*, 23, 59-68. DOI:10.4237/transportes.v23i1.768.

OPAS/OMS. **Organização Pan-Americana da Saúde e Organização Mundial da Saúde**. Folha informativa – Acidentes de trânsito, 2019. Disponível em: https://www.paho.org/bra/index.php?option=com_content&view=article&id=5147:acidentes-de-transito-folha-informativa&Itemid=779. Acesso em: 03/11/2019.

PANICHI, R. M. D.; WAGNER, A. **Comportamento de risco no trânsito: revisando a literatura sobre as variáveis preditoras da condução perigosa na população juvenil**. *Interamerican journal of Psychology*, Porto Alegre, v.40, n.2, ago., 2006.

PRODANOV, C. C.; FREITAS, E. C. **Metodologia do trabalho científico [recurso eletrônico]: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico**. Novo Hamburgo: Freevale, 2013.

ROZESTRATEN, R.J. *Psicologia do Trânsito, conceitos e processos básicos*. São Paulo: EPU/EDUSP, 1998.

SILVA, A. M. B. et al. **Associação entre pressão arterial e estresse percebido em motoristas de ônibus**. Journal of the Health Sciences Institute, v.31, n.1, p.75-78, 2013.

SOUZA, Marcelo Barros de; LIBERAL, Hello Kalaman Alencar; SABURIDO, Rodrigo Albuquerque Lima. **Motorista de ônibus urbano: o estresse na profissão**. 2016.

ANEXOS:

Questionário Sociodemográfico

Nome _____, idade _____

Grau de escolaridade: _____ completo () sim () não

Sexo () feminino () masculino

Categoria da CNH _____ data da primeira habilitação _____

Recebeu alguma multa de trânsito? () sim () não

Motivo de ter recebido multa: _____

Já se envolveu em algum acidente de trânsito? () sim () não

Escala de Estresse Percebido – PSS14

As questões nesta escala perguntam sobre seus sentimentos e pensamentos durante o último mês. Em cada caso, será pedido para você indicar o quão frequentemente você tem se sentido de uma determinada maneira. Embora algumas das perguntas sejam similares, há diferenças entre elas e você deve analisar cada uma como uma pergunta separada. A melhor abordagem é responder a cada pergunta razoavelmente rápido. Isto é, não tente contar o número de vezes que você se sentiu de uma maneira particular, mas indique a alternativa que lhe pareça como a estimativa razoável. Para cada pergunta, escolha as seguintes alternativas:

0= nunca

1= quase nunca

2= as vezes

3= quase sempre

4= sempre

Escala de Estresse Percebido (PSS-14)					
	Nunca	Quase nunca	Às vezes	Frequentemente	Muito frequentemente
INSTRUÇÕES: As perguntas desta escala referem-se aos sentimentos e pensamentos que você teve nos ÚLTIMOS 30 (TRINTA) DIAS. Em cada caso, você deverá colocar um “X” na coluna que indicar a FREQUÊNCIA com que você sentiu ou pensou de uma determinada forma. Embora algumas perguntas sejam parecidas, existem diferenças entre elas. Você deve considerar cada uma delas separadamente. A melhor maneira de proceder é responder às perguntas rapidamente. Ou seja, em vez de tentar contar o número de vezes que você se sentiu de uma determinada forma, indique a					
1. Nos últimos 30 dias, com que frequência você esteve irritado com alguma coisa inesperada?					
2. Nos últimos 30 dias, com que frequência você sentiu que esteve impossibilitado de controlar coisas importantes em sua vida?					
3. Nos últimos 30 dias, com que frequência você se sentiu nervoso e “estressado”?					
4. Nos últimos 30 dias, com que frequência você foi bem-sucedido ao lidar com problemas e aborrecimentos do dia a dia?					
5. Nos últimos 30 dias, com que frequência você sentiu que enfrentou com eficiência mudanças importantes que estavam ocorrendo na sua vida?					
6. Nos últimos 30 dias, com que frequência você se sentiu confiante em sua capacidade de lidar com problemas pessoais?					
7. Nos últimos 30 dias, com que frequência você sentiu que as coisas estavam indo conforme o seu gosto?					
8. Nos últimos 30 dias, com que frequência você percebeu que não poderia dar conta de todas as coisas que tinha para fazer?					
9. Nos últimos 30 dias, com que frequência você foi capaz de controlar as irritações da sua vida?					
10. Com que frequência você sentiu que esteve no controle das coisas nos últimos 30 dias?					
11. Nos últimos 30 dias, com que frequência você ficou com raiva por causa de coisas que aconteceram e que estavam além do seu controle?					
12. Nos últimos 30 dias, com que frequência você se percebeu pensando em coisas que tem que concluir?					
13. Nos últimos 30 dias, com que frequência você foi capaz de controlar a forma com que usa seu tempo?					
14. Nos últimos 30 dias, com que frequência você sentiu que as dificuldades cresciam tanto a ponto de você não conseguir superá-las?					